



1938

AVANT-PROPOS

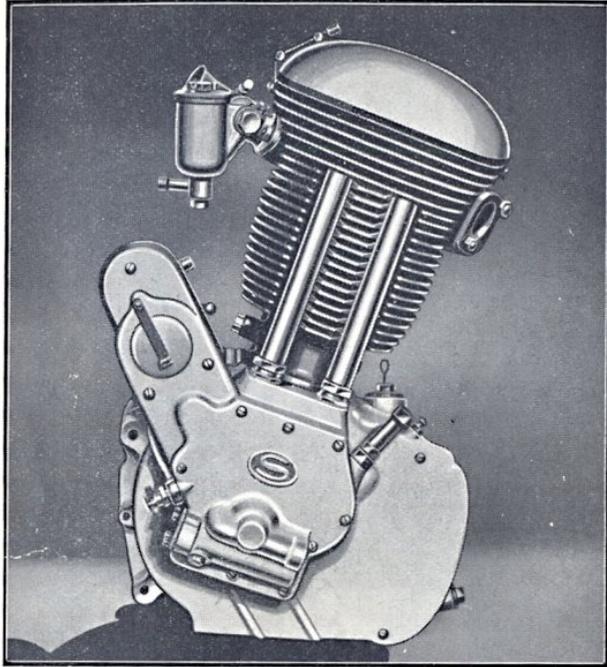


A satisfaction que l'on doit retirer d'une motocyclette moderne ne se révèle qu'à l'usage, car rien dans son aspect extérieur ne permet de se rendre compte à l'avance de sa qualité. Elle dépend avant tout de l'expérience de ceux qui ont dessiné la machine, des matières premières employées, des soins apportés à la fabrication des différentes pièces qui la composent et de l'habileté des ouvriers qui l'ont montée. Comme ces facteurs ne sont pas contrôlables, l'acheteur éventuel ne peut donc compter que sur la réputation de la Marque qu'il choisit. En ce qui concerne SAROLÉA, cette réputation est nettement établie et personne n'ignore que son slogan « QUALITÉ D'ABORD » n'est pas un vain mot.

Dessinées par des motocyclistes expérimentés, les motocyclettes SAROLÉA sont fabriquées avec des matières de premier choix et par un personnel d'élite disposant d'un outillage ultra-moderne. Elles comportent des solutions classiques, simples et longuement éprouvées par l'expérience, ce qui leur permet d'assurer, sans défaillance, les plus durs et les plus longs services.

Les modèles 1938, présentés dans les pages suivantes, représentent L'ULTIME EXPRESSION de la technique motocycliste non seulement la plus sûre, mais aussi la plus avancée, ainsi que l'a démontré, une fois de plus la victoire de la MARQUE dans le **Championnat National de Vitesse 1937**.

En choisissant l'un d'eux, l'acheteur peut être assuré d'en obtenir LE MAXIMUM DE SATISFACTION.

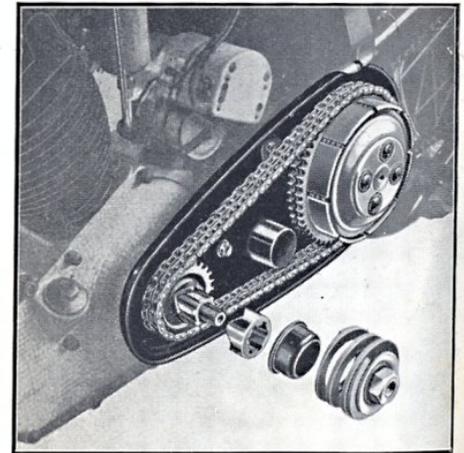
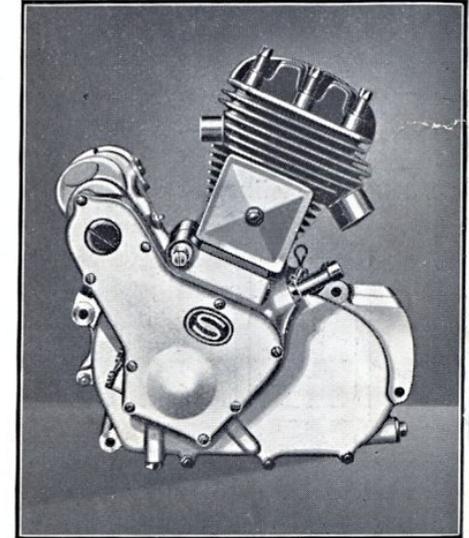


NOS MOTEURS INCLINÉS...

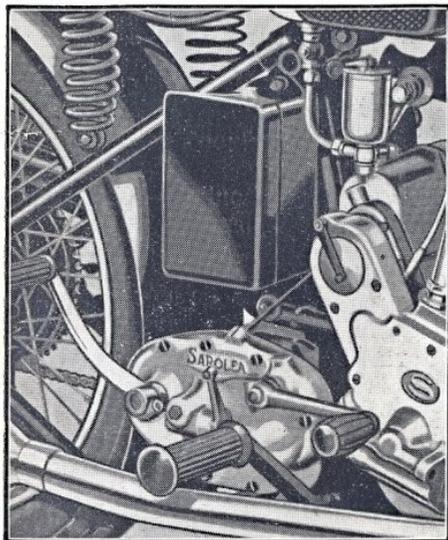
VÉRITABLE cœur de la machine, le moteur doit être **puissant, silencieux, régulier, solide et économique !**

Cet ensemble de qualités **précieuses et nécessaires** est réuni, au plus haut degré, dans chaque moteur SAROLÉA, grâce à l'étude approfondie, au choix sévère des matières employées et aux soins minutieux qui président à leur fabrication.

Gardant les solutions dont les avantages se sont confirmés à l'usage depuis 1931, tous nos moteurs 1938 ont leur cylindre incliné vers l'avant et, pour tous les types à 4 temps, le **graissage automatique par circulation d'huile** avec réservoir incorporé dans le carter.

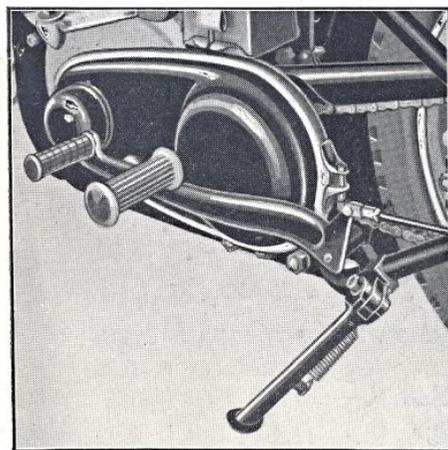


Avec nos moteurs, l'attention à apporter au graissage **se limite à la surveillance du niveau d'huile**. A gauche, notre nouveau moteur 500 cm³ SUPERSPORT. Remarquer que **les culbuteurs et les soupapes en tête** sont maintenant **complètement enfermés dans un carter étanche en aluminium**, raffinement ultra-moderne dont bénéficie également la nouvelle 350 cm³ SUPERSPORT-MONOTUBE. A l'abri de l'eau et de la poussière, abondamment lubrifiés, les guides-soupapes, soupapes, ressorts de soupape et culbuteurs, sont ainsi placés dans les meilleures conditions de fonctionnement. Il en résulte une **très longue durée** des pièces et une **atténuation sensible du bruit**. Comme tous nos moteurs sont maintenant équipés de pistons en **alliage spécial d'aluminium-silicium traité**, dont une des caractéristiques dominantes est également l'absence de bruit, nos moteurs 1938 sont **extrêmement silencieux**.

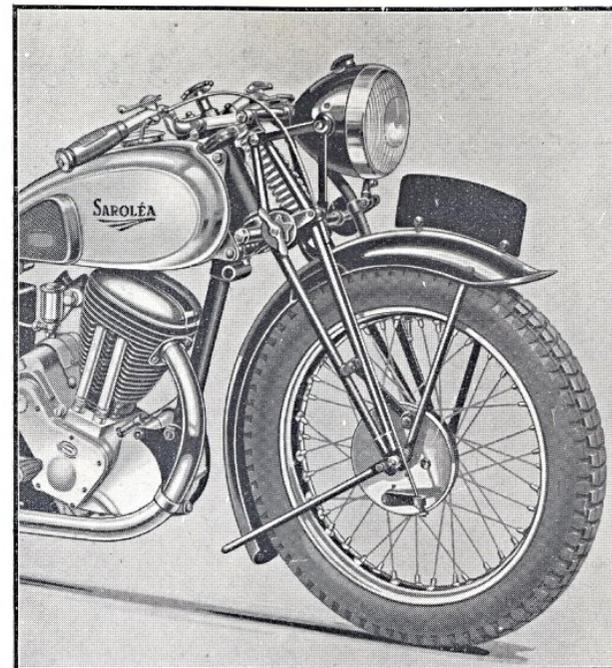


DES POINTS QUI COMPTENT...

LA nouvelle 350 cm³ TOURISTE, type A S, est équipée d'une boîte SAROLÉA à 3 vitesses qui peut recevoir, soit une commande à main par long levier à main fixé directement sur la boîte, soit une commande au pied. Tous les autres modèles à 4 temps possèdent **la boîte SAROLÉA à 4 vitesses** qui peut recevoir soit une commande à main au réservoir, soit une commande par sélecteur et pédale.

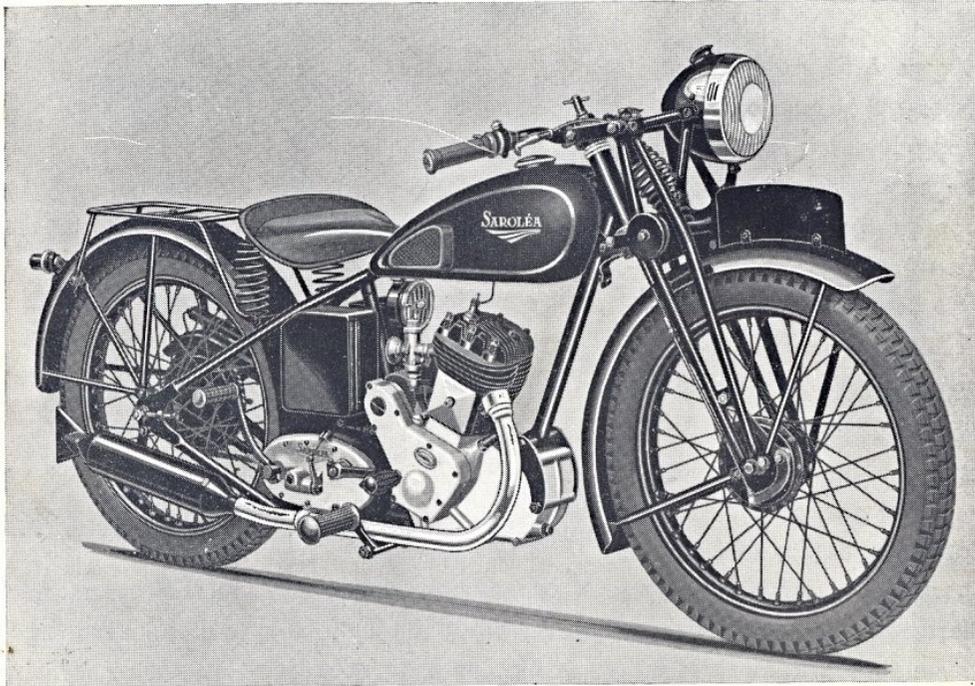


En ce qui concerne les nouvelles 350, 500 et 600 cm³ SUPER-SPORT-MONOTUBE, **le sélecteur est incorporé** dans la boîte même, suivant cliché ci-contre, les autres modèles gardant le sélecteur séparé. Dans tous les cas, nous avons recherché **un fonctionnement silencieux et parfait**. Les



rapports, judicieusement choisis, permettent d'utiliser au mieux la puissance des moteurs. La commande d'embrayage est complètement enfermée et se caractérise par une grande douceur d'opération, **avantage particulier** à notre Marque. La transmission primaire s'effectue par **chaîne enfermée dans un carter à bain d'huile**. Ceci diminue le bruit et **augmente la durée** de la chaîne. Ajoutant encore à ces avantages, un **amortisseur de chocs** est incorporé au pignon-moteur, système idéal, longuement éprouvé sur nos machines de course. Remarquer la **chaîne double**, caractéristique des modèles SUPERSPORT-MONOTUBE. Remarquer également ci-contre la **béquille latérale**, dispositif précieux qui permet d'appuyer la machine sur le sol sans devoir utiliser la béquille arrière et, sur le même cliché, la pédale de frein et le carter de chaîne à bain d'huile. Les modèles 38 UL, 38 ULD et 38 AS, qui possèdent **le pied-support central** également très pratique, ne sont pas pourvus de la béquille latérale.

Type 38 A S - 350 cm³ TOURISTE



MOTEUR. — 75 × 79 mm. — Cylindrée : 349 cm³. — Culasse rapportée. — **Soupapes latérales enfermées.** — Vilebrequin tournant sur roulements à billes. — Roulement à rouleaux à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — **Silencieux** très efficace. — **Carburateur AMAL.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston à double effet, assurant le graissage **automatique et sous pression** du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre et de la distribution. — **Graissage des guides-poussoirs, des guides-soupapes et des tiges de soupapes** par projections d'huile des volants. — Réservoir

dans le carter contenant 1,700 l. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ÉCLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie. — Dynamo BOSCH 30/50 watts, à réglage de tension automatique, type R. D. — Phare aérodynamique. — Klaxon électrique.

RÉSERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 13 litres. — Bouchon rapide. — Genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé, léger et solide.

FOURCHE. — **Ressort central.** — Amortisseur de chocs réglable à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante.

ROUES. — Jantes 19 × 3. — Roulements à billes.

PNEUS. — Atringles. — 26 × 3,25.

FREINS. — A segments extensibles. — Tambours de grand diamètre. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — **Boîte 3 vitesses à verrouillage intérieur.** — Rapports : 5,75-8-13,6. — Commande par pédale ou par levier à main, au choix.

TRANSMISSION. — Par chaînes de 1/2" × 5/16". — Chaîne avant fonctionnant **dans un carter à bain d'huile.** — Amortisseur de chocs au moteur.

PORTE-BAGAGES. — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège. — Pied-support central.

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

GARDE-BOUE. — Larges et efficaces. — **Garde-boue arrière avec partie démontable.**

REPOSE-PIEDS. — Blocs en caoutchouc.

SELLE. — Tous ressorts.

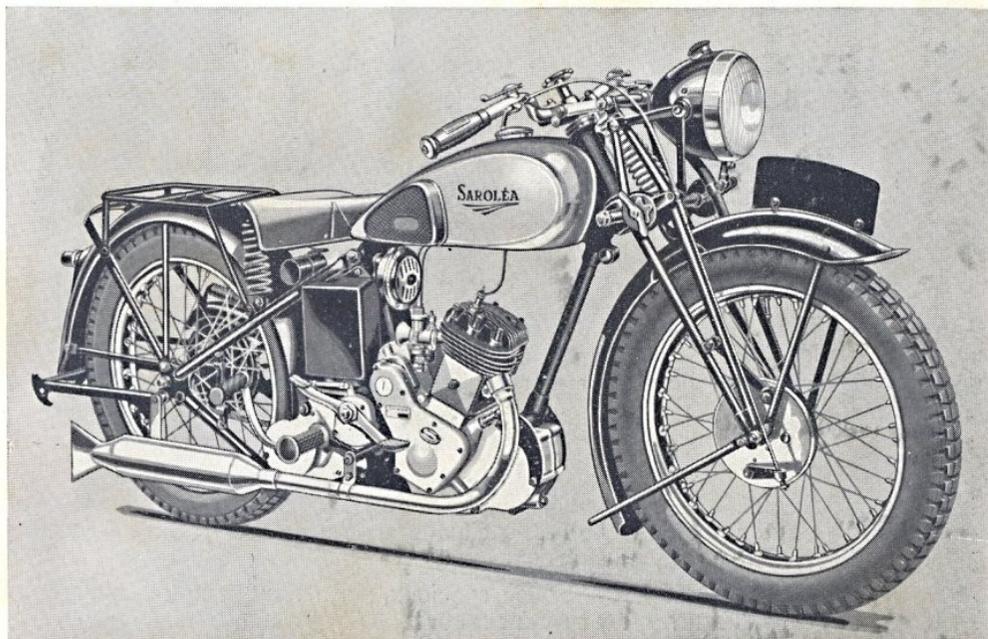
FINI. — Email de luxe noir. — Réservoir émaillé noir, filets bleus. — Silencieux émaillé.

POIDS. — Environ 125 kgs. — **VITESSE.** — 85 km. à l'heure.

CONSOMMATION. — Essence : 3 1/4 lit. — Huile : 1 lit. **pour 1200 km.**



Type 38 A L - 350 cm³ TOURISTE



MOTEUR. — 75 × 79 mm. — Cylindrée : 349 cm³. — Culasse rapportée. — **Soupapes latérales enfermées.** — Vilebrequin tournant sur roulements à billes. — Roulements à rouleaux à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — **Silencieux** très efficace. — **Carburateur AMAL.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston à double effet, assurant le graissage **automatique et sous pression** du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre et de la distribution. — **Graissage des guides-poussoirs, des guides-soupapes et des tiges de soupapes** par projections d'huile des volants — Réservoir dans le carter contenant 1,700 l. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ÉCLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur BOSCH, 30/50 ou 45/70 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aéro-dynamique. — Klaxon électrique.

RÉSERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 13 litres. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé, léger et solide. — Raccords en acier forgé.

FOURCHE. — **Ressort central.** — Amortisseurs de chocs réglables à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante.

PNEUS. — A tringles. — 26 × 3,50, "Ballon".

FREINS. — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — **Boîte 4 vitesses à verrouillage intérieur.** — Rapports : 5,46 - 6,5 - 9,12 - 13. — Sur demande, rapports de 4,75 - 6,95 - 10,2 - 14,8. — Commande par pédale double avec sélecteur.

TRANSMISSION. — Par chaînes de 1/2" × 5/16". — Chaîne avant fonctionnant **dans un carter à bain d'huile.** — Amortisseur de chocs au moteur.

PORTE-BAGAGES. — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège. — **Béquille latérale à ressort.**

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

GARDE-BOUE. — Grandes et efficaces, de ligne aéro-dynamique. — **Garde-boue arrière à charnière.**

REPOSE-PIEDS. — Blocs en caoutchouc.

SELLE. — Tous ressorts.

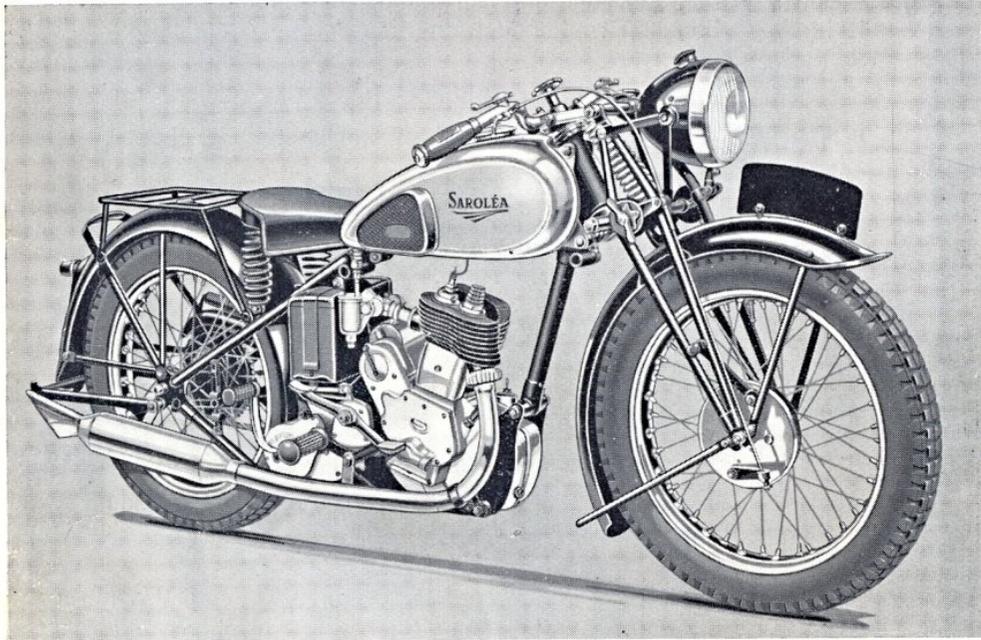
FINI. — Email de luxe noir. — **Réservoir, jantes et silencieux chromés.**

POIDS. — Environ 140 kgs. — **VITESSE.** — 85 km. à l'heure.

CONSOMMATION. — Essence 3 1/4 lit. — Huile : 1 lit. **pour 1200 km.**



Type 38 T5 - 500 cm³ TOURISTE



MOTEUR. — 80,5 × 97 mm. — Cylindrée : 494 cm³. — **Soupapes latérales.** — Cylindre très bien refroidi. — Vilebrequin tournant sur roulements à billes et à galets. — Double roulement à galets à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — **Silencieux** très efficace. — **Carburateur AMAL.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston à double effet, assurant le graissage **automatique et sous pression** du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre et de la distribution. — Réservoir dans le carter contenant 1 1/2 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ÉCLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie. — Dynamo BOSCH 30/50 ou 45/70 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aérodynamique. — Klaxon électrique.

RÉSERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 17 litres. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé. — Du type " Berceau „. — Raccords en acier forgé.

FOURCHE. — **Ressort central.** — Amortisseurs de chocs réglables à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante pour les gaz.

ROUES. — Rayons renforcés. — **Roulements TIMKEN.**

PNEUS. — A tringles. — 26 × 3,50 ou 27 × 4, "Ballon", au choix.

FREINS. — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — **Boîte 4 vitesses à verrouillage intérieur.** — Rapports solo : 5,18 - 6,16 - 8,65 - 12,3. — Rapports side-car : 6 - 7,14 - 10 - 14,2. — Commande à main au réservoir ou par pédale double avec sélecteur.

TRANSMISSION. — Chaîne avant de 1/2" × 5/16" fonctionnant **dans un carter à bain d'huile.** — Chaîne arrière de 5/8" × 3/8". — **Amortisseur de chocs au moteur.**

PORTE-BAGAGES. — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège. — **Béquille latérale à ressort.**

SACOCHÉ. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

GARDE-BOUE. — Grandes et efficaces, de ligne aérodynamique. — **Garde-boue arrière à charnière.**

REPOSE-PIEDS. — Blocs en caoutchouc. — **SELLE.** — Tous ressorts.

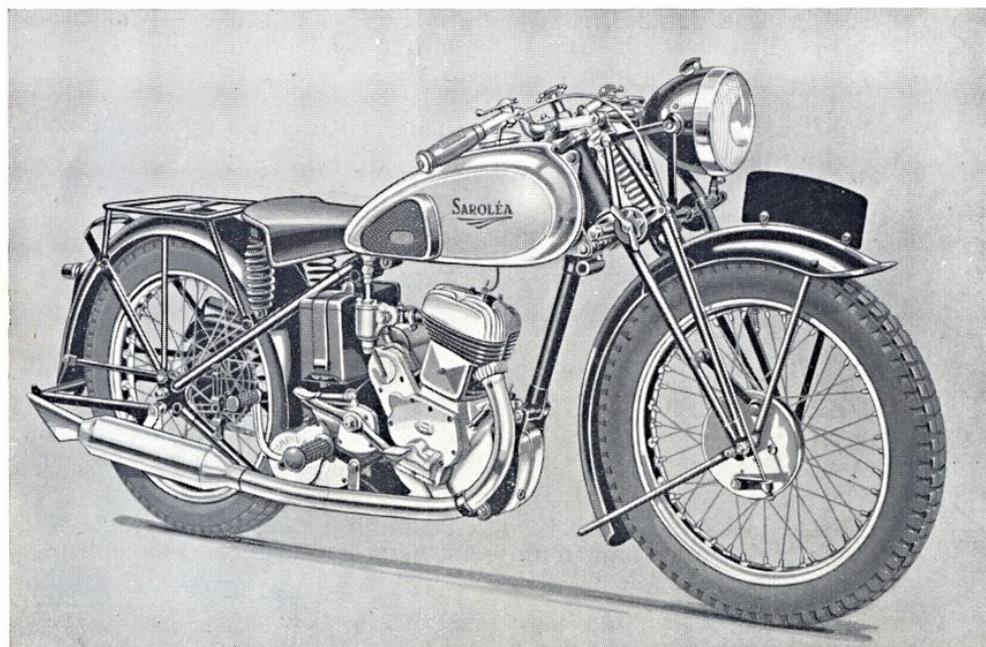
FINI. — Email de luxe noir. — Pièces brillantes chromées. — **Réservoir, jantes et silencieux émaillés.**

POIDS. — Environ 155 kgs. — **VITESSE.** — 95/100 km. en solo.

CONSOMMATION. — Essence : 4 1/4 litres. — Huile : 1 litre **pour 1000 km.**



Type 38 T6 - 600 cm³ TOURISTE



MOTEUR. — 88 × 97 mm. — Cylindrée : 589 cm³. — Culasse en aluminium. — Cylindre très bien refroidi. — **Soupapes latérales enfermées.** — Vilebrequin tournant sur roulements à billes et à galets. — Double roulement à galets à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — **Silencieux** très efficace. — **Carburateur AMAL.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston à double effet, assurant le graissage **automatique et sous pression** du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre et de la distribution. — **Graissage des guides-poussoirs, des guides-soupapes et des tiges de soupapes** par projections d'huile des volants.

— Réservoir dans le carter contenant 1 1/2 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ÉCLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie. — Dynamo BOSCH 30/50 ou 45/70 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aéro-dynamique. — Klaxon électrique.

RÉSERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 17 litres. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé. — Du type " Berceau ".

FOURCHE. — **Ressort central.** — Amortisseurs de chocs réglables à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante pour les gaz.

ROUES. — Rayons renforcés. — **Roulements TIMKEN.**

PNEUS. — A tringles. — 26 × 3,50 ou 27 × 4, " Ballon ", au choix.

FREINS. — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — **Boîte à 4 vitesses à verrouillage intérieur.** — Rapports solo : 4,9 - 5,8 - 8,2 - 11,5. — Rapports side-car : 6 - 7,14 - 10 - 14,2. — Commande à main au réservoir ou par pédale double avec sélecteur.

TRANSMISSION. — Chaîne avant de 1/2" × 5/16" **sous carter à bain d'huile.** — Chaîne arrière de 5/8" × 3/8". — Amortisseur de chocs au moteur.

PORTE-BAGAGES. — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège. — **Béquille latérale à ressort.**

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

GARDE-BOUE. — Grandes et efficaces, de ligne aéro-dynamique. — **Garde-boue arrière à charnière.**

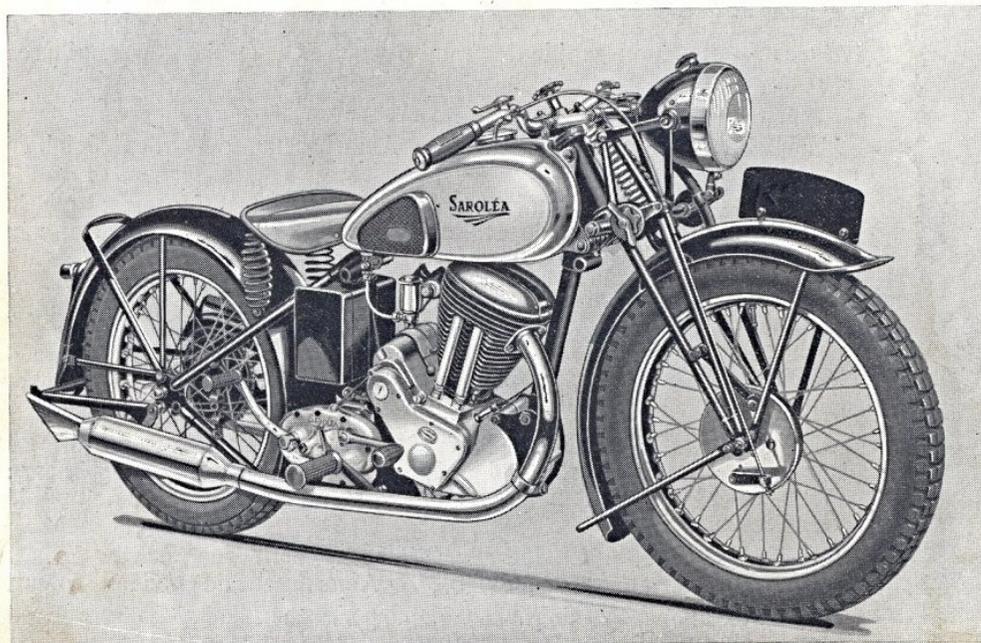
REPOSE-PIEDS. — Blocs en caoutchouc. — **SELLE.** — Tous ressorts.

FINI. — Email de luxe noir. — Pièces brillantes chromées. — **Réservoir, jantes et silencieux chromés.**

POIDS. — Environ 155 kgs. — **VITESSE.** — 105 km. en solo — 80,85 km. en side-car.

CONSOMMATION. — Essence : 4 1/4 litres. — Huile : 1 litre pour 900 km.

Type 38 B - 350 cm³ SUPERSPORT



MOTEUR. — 75 × 79 mm. — Cylindrée : 349 cm³. — Soupapes en tête, ressorts de soupape et culbuteurs **enfermés dans un carter étanche en aluminium.** — Graissage sous pression des culbuteurs. — Culasse à simple échappement. — Roulements à billes au vilebrequin, à rouleaux à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — **Silencieux efficace.** — **Carburateur AMAL.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston à double effet, assurant le graissage **automatique et sous pression** du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre, de la distribution, des culbuteurs et du guide-soupape d'admission. — Réservoir dans le carter contenant 1,700 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ÉCLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie. — Dynamo BOSCH 30/50 ou 45/70 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aérodynamique. — Klaxon électrique.

RÉSERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 15 lit. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé. — Du type " Berceau ". — Raccords en acier forgé.

FOURCHE. — **Ressort central.** — Amortisseurs de chocs réglables à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante pour les gaz.

ROUES. — A roulements **TIMKEN.** — **Rayons renforcés.**

PNEUS. — A tringles. — 27 × 3 ligné (avant), 26 × 3,25, 26 × 3,50 ou 27 × 4, au choix.

FREINS. — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — **Boîte 4 vitesses à verrouillage intérieur.** — Rapports : 5,46 - 6,5 - 9,12 - 13. Sur demande, rapports de : 5,75 - 6,95 - 10² - 14⁸. — Commande à main au réservoir ou par pédale avec sélecteur incorporé dans la boîte.

TRANSMISSION. — **Chaîne avant double** de 3/8" × 1/4" fonctionnant dans un carter à bain d'huile. — Amortisseur de chocs au moteur. — Chaîne arrière simple de 1/2" × 5/16".

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

SELLE. — Tous ressorts. — **PORTE-BAGAGES.** — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège. — **Béquille latérale à ressort.**

GARDE-BOUE. — Larges et efficaces, de ligne aérodynamique. — **Garde-boue arrière à charnière.**

REPOSE-PIEDS. — Blocs en caoutchouc à position réglable.

FINI. — Email de luxe noir. — **Pièces brillantes chromées.** — Réservoir, jantes et silencieux chromés.

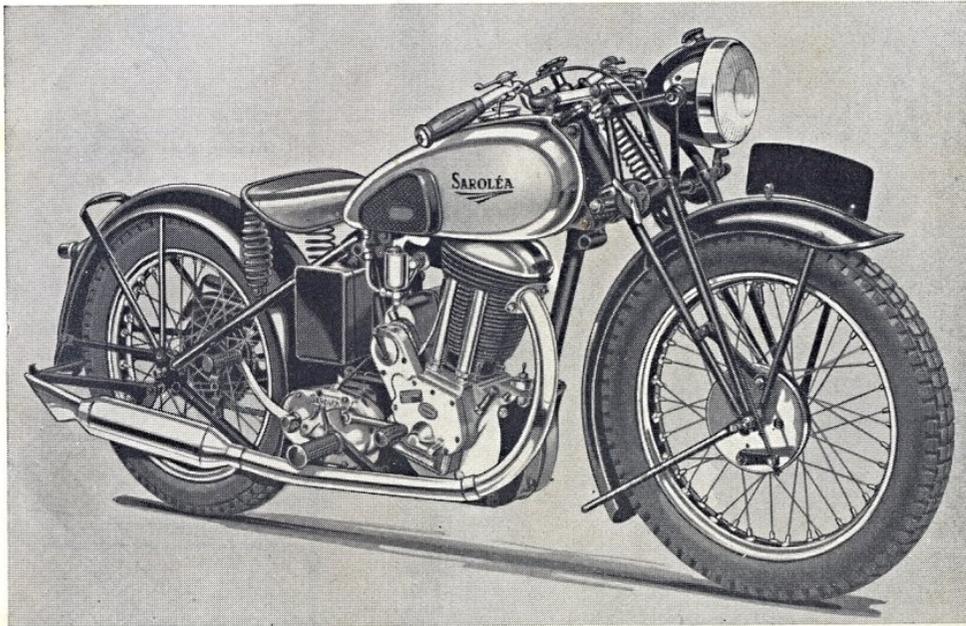
POIDS. — Environ 150 kgs. — **VITESSE.** — 110 km. à l'heure.

CONSOMMATION. — Essence : 3 1/4 litres. — Huile : 1 litre pour 1200 km.

SAROLÉA

Types 38 S et 38 S₆ - 500 et 600 cm³
SUPERSPORT

38 S : 80,5 × 97 mm. — Cylindrée : 494 cm³
38 S₆ : 88 × 97 mm. — Cylindrée : 589 cm³



MOTEUR. — Soupapes en tête, ressorts de soupape et culbuteurs enfermés dans un carter étanche en aluminium. — Tubes de commande des culbuteurs protégés par des gaines. — Culasse "monotube", efficacement refroidie. — Roulements à billes et à galets au vilebrequin. — Double roulement à galets à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — Bougie de 14 mm. — **Silencieux** efficace. — **Carburateur AMAL horizontal à simple cuve.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston, assurant le graissage automatique et sous pression du roulement de bielle, de la paroi arrière du

9 22 33
cylindre, de la distribution et des culbuteurs. — Réservoir dans le carter contenant 1 1/2 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ÉCLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie. — Dynamo BOSCH 30/50 ou 45/70 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aérodynamique. — Klaxon électrique.

RESERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 17 litres. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé. — Du type "Berceau". — Raccords en acier forgé.

FOURCHE. — A ressort central. — Amortisseurs de chocs réglables à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante pour les gaz.

ROUES. — Rayons renforcés. — Roulements TIMKEN.

PNEUS. — A tringles. — 27 × 3 ligné (avant), 26 × 3,25, 26 × 3,50 ou 27 × 4, au choix

FREINS. — A segments extensibles. — Tambours de 180 mm.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Boîte à 4 vitesses à verrouillage intérieur. — Rappports solo : 4,63 - 5,5 - 7,7 - 11. — Rappports side-car S : 5,4 - 6,4 - 9 - 12,8. — Rappports side-car S₆ : 4,9 - 5,83 - 8,2 - 11,5. — Commande à main au réservoir ou par pédale avec sélecteur incorporé dans la boîte.

TRANSMISSION. — Chaîne avant double de 3/8" × 1/4" fonctionnant dans un carter à bain d'huile. — Chaîne arrière simple de 5/8" × 3/8". — Amortisseur de chocs au moteur.

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

SELLE. — Tous ressorts. — **REPOSE-PIEDS.** — Blocs en caoutchouc.

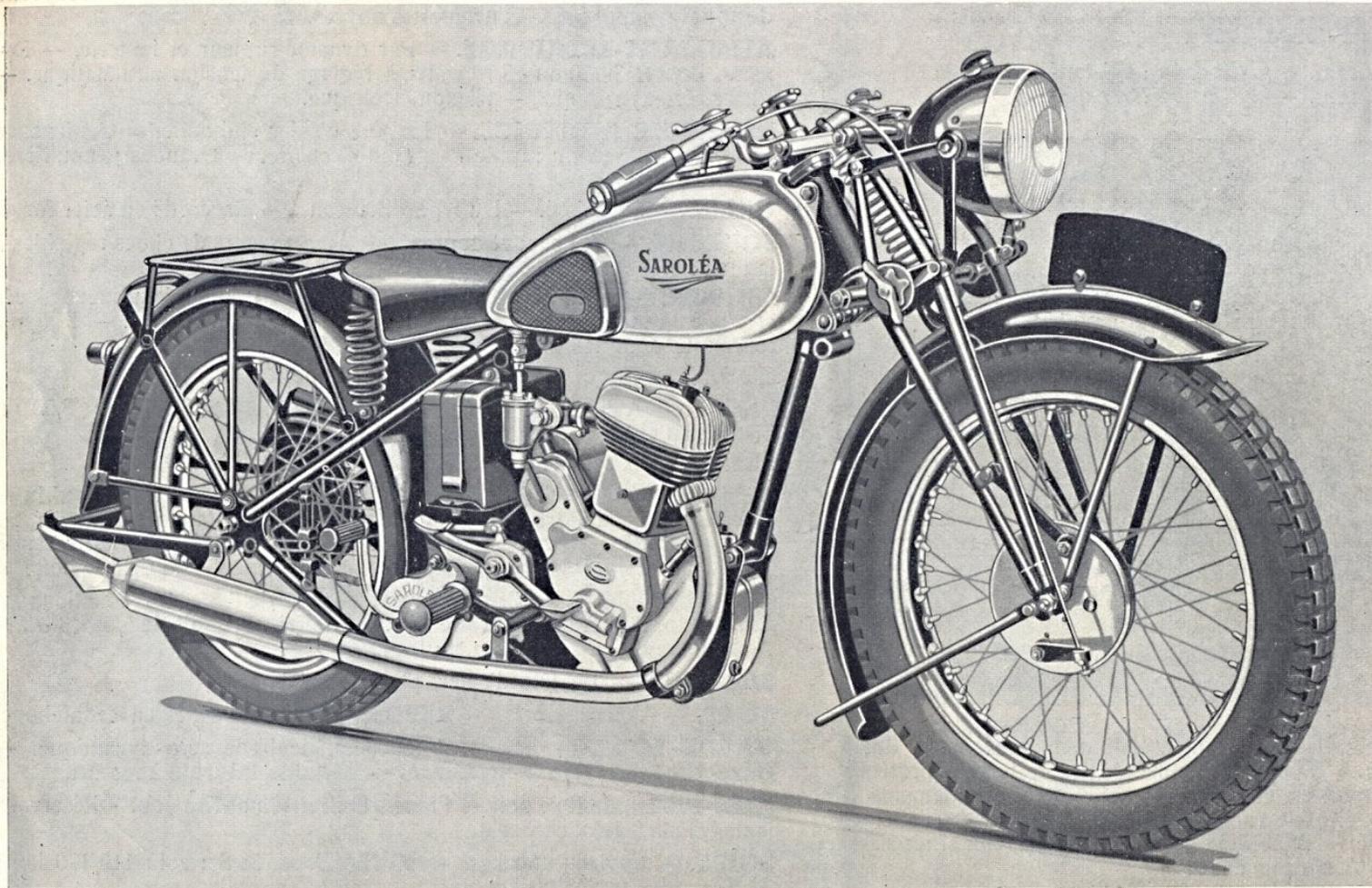
GARDE-BOUE. — Grandes et efficaces, de ligne aérodynamique. — Garde-boue arrière à charnière. — Béquille latérale à ressort.

FINI. — Email de luxe noir. — Pièces brillantes chromées. — Réservoir, jantes et silencieux chromés.

POIDS. — Environ 160 kgs. — **VITESSE.** — 38 S : solo 115/120 km. ; 38 S₆ : side-car 95/100 km.

CONSOMMATION. — Essence : 4 litres. — Huile : 1 litre pour 900 km.

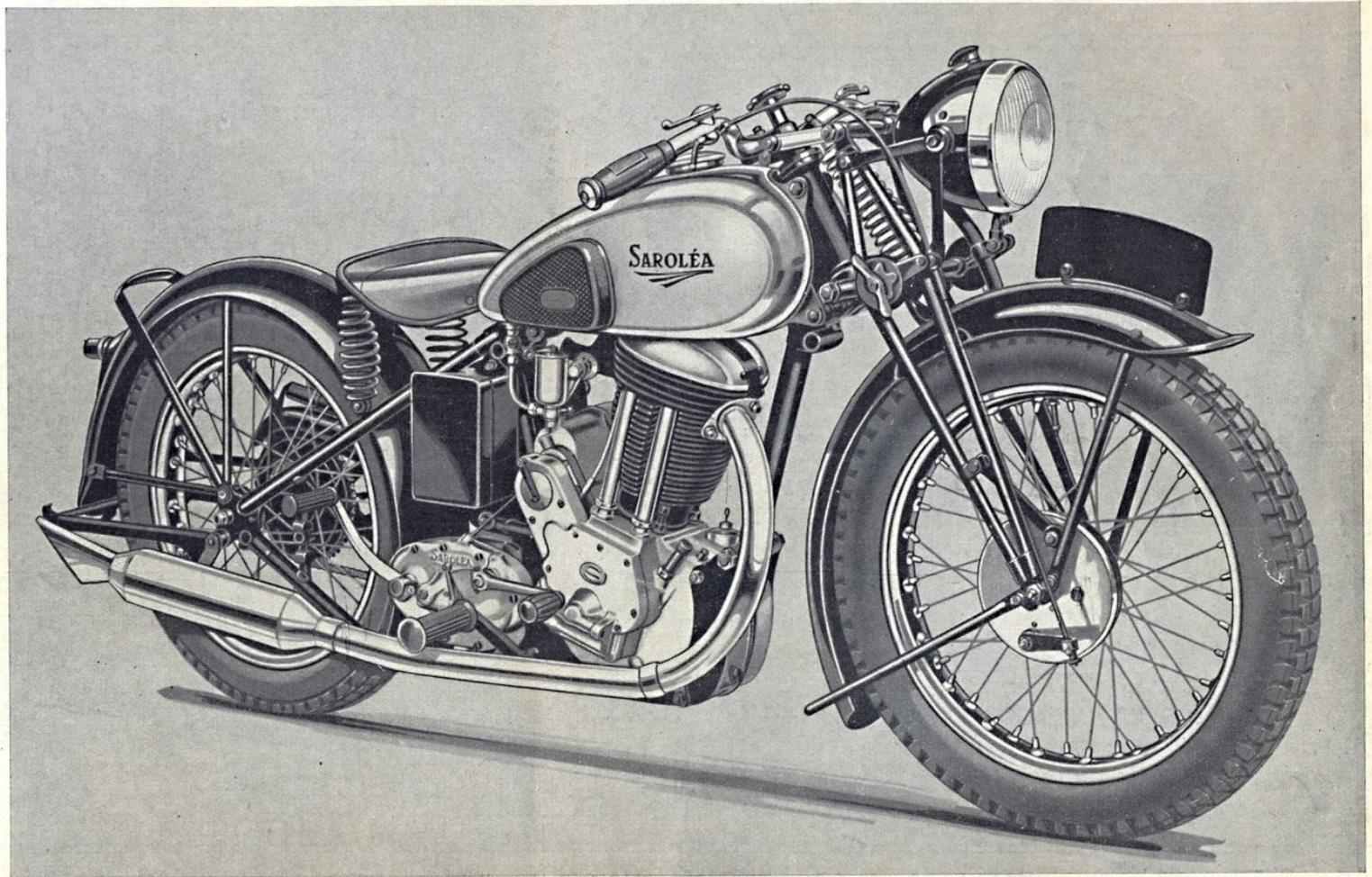
SAROLÉA



TYPE 38 T6
600 cm³
TOURISTE

SAROLÉA

TYPE 38 S6
600 cm³
SUPERSPORT



Quelques Brillants

réalisés



MOTO-CROSS BRABANÇON

1^{er} et 3^{me}

COURSE SUR GLACE STOCKHOLM

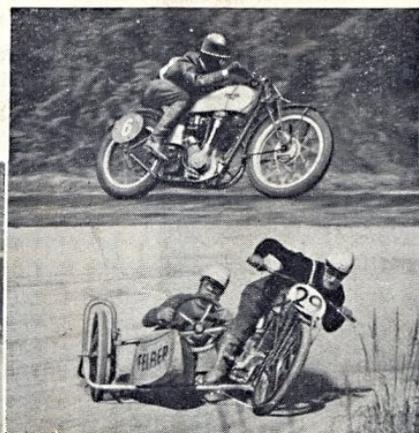
1^{er} en Cat. 500 cm³

GRAND PRIX DE FLOREFFE

1^{er} en 600 cm³ Side-car ; 1^{er} en 350 cm³ Seniors

GRAND PRIX DE HONGRIE

1^{er} en Cat. 600 cm³ Side-car



1937

Championnat National de Vitesse

1^{er} Cat. 500 cm³ " Inter " (2^{me} Victoire consécutive)

TRIAL DE BRUYNE

1^{er} et 2^{me}

**GRAND PRIX
DE L'ENTRE-SAMBRE ET MEUSE**

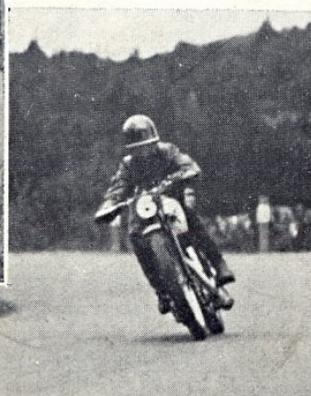
1^{er} en Cat. 350, 500 Inter et 600 cm³ Side-car

GRAND PRIX DE BELGIQUE

3^{me} en Cat. 500 cm³; enlève la Coupe des Constructeurs et la Coupe challenge NOIR

Résultats Sportifs

en 1937



COURSE DE COTE ANSEREMME

1^{er} en Cat. 350, 500 (Sen. et Inter), 600 cm³ Side-car, et Cat. 750 cm³ Solo

GRAND PRIX DE LYON

1^{er} en Cat. 600 cm³ Side-car

CIRCUIT DE L'ISÈRE

1^{er} en Cat. 600 cm³ Side-car

CIRCUIT DU SUD-OUEST

1^{er} en Cat. 500 cm³

● ● ● **SUR " MONOTUBES " DE SERIE!..** ● ● ●

CONDITIONS DE VENTE

PAIEMENT. – 1/3 à la commande. Solde à la livraison. – **La commande ne prend cours et date que lorsque le premier tiers est versé.** – **Tous nos prix sont donnés sans engagement et sont sujets à revision sans avis.** – **Les marchandises sont facturées au tarif en cours au moment de la livraison.**

EXPÉDITION. – Suivant instructions de l'acheteur et à ses risques et périls. – À moins d'avis contraire, nous expédions toujours en petite vitesse.

EMBALLAGE. – Nous emballons nos motocyclettes dans des caisses à claire-voie ou en caisses fermées.

LIVRAISON. – Un retard dans la livraison ne pourrait jamais motiver une demande en dommages et intérêts.

RÉCLAMATIONS. – Les réclamations doivent nous être adressées dans les 48 heures qui suivent la réception de la marchandise.

RÉSERVES. – Nous nous réservons le droit : D'accepter ou de décliner toute commande pour les articles de ce catalogue ; de modifier les dessins et spécifications des motos ; de retirer tout article de notre fabrication ou d'en substituer d'autres.

GARANTIE. – Nous garantissons la bonne fabrication de nos moteurs ou machines, et nous nous engageons à remplacer, pendant un délai de six mois, toutes les pièces qui présenteraient un défaut de matières ou un vice de construction, sans aucune responsabilité quelconque. Toute pièce dont le remplacement nous est demandé, doit nous être adressée franco. Les frais de réexpédition (port et emballage) sont également à charge du client. En ce qui concerne les cadres et les fourches, la garantie est portée à **deux ans**.

Le fait de réparer ou de transformer nos moteurs ou machines avec des pièces qui ne sont pas de notre fabrication, supprime la garantie. Quand la machine est utilisée dans des courses (dirt-track, prairie, route gardée, etc.), la garantie est également supprimée.

En ce qui concerne les spécialités, telles que magnétos, pneumatiques, selles, etc., notre garantie est limitée à celle qui nous est accordée par nos fournisseurs et nous n'employons que des articles de premières Marques. Aucune réclamation relative à la construction ou à la puissance du moteur n'est admise après la sortie de l'usine ; nous sommes à la disposition de nos clients pour en faire le freinage à la livraison. Nous ne remplaçons que les pièces défectueuses qui nous sont retournées franco de tous frais. Nous refusons tout envoi contraire.

Nous préconisons pour le graissage de nos motos, l'huile Patent CASTROL.



SAROLEA

CHAMPION
DE LA QUALITÉ
CHAMPION DE BELGIQUE
DE VITESSE

1902

1931 - 1932 - 1933 - 1936

1937